DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 101, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 44). Prenumerata wynosi kwartalnie 10 zł, a dla Dyrekcyj Kolei Państwowych i Zarządów Kolei Prywatnych — 8 zł i wpłacana być może na rachunek bieżący Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 w Centralnej Kasie Państwowej bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P. K. O. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego 1 zł *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260). Cena ogłoszeń: za stronę — 200 zł, 1/2 strony — 100 zł, 1/4 strony — 50 zł, 1/8 strony — 25 zł, 1/16 strony — 15 zł, 1/32 strony — 10 zł. Ogłoszenia drobne po 25 groszy za wyraz.

Rok II. Warszawa, dnia 28 lutego 1929 r. Nr. 13.

TREŚĆ:

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

5) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Bieńczyce — Koczmyrzów linji Kraków — Koczmyrzów.

6) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Czarnków (wyłącznie)—Ujście linji Drawski Młyn — Bzowo Goraj.

7) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na kolejach wąskotorowych: Zwierzyniec—Biłgoraj i Nałęczów — Opole z odgałęzieniem Karczmiska—Rybaki.

8) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinkach Lublin — Łuków i Sarny — Równe.

9) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Bąkowiec—Wysokie Koło.

10) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na linjach: Chełmno —Unisław, Tuchola—Koronowo, Pruszcz Bagienica – Więcbork—Dorotowo i ruchu towarowego na linji Chojnice — Nakło nad Notecią.

11) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na linji Gniezno Sława i na odcinku Mogilno—Orchowo linji Barcin—Mogilno—Orchowo.

12) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Pruszcz Bagienica—Terespol Pomorski.

13) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Rożniatów Krechowice—Stanisławów linji Stryj— Stanisławów.

14) W sprawie otwarcia Kopalni Elżbieta jako ładowni węglowej.

15) W sprawie zmiany nazw stacyj Jakubówka i Horodenka.

16) W sprawie przywrócenia na stacji Warszawa Gdańska normalnych opłat składowego.

17) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

Dział urzędowy.

A. ROZPORZĄDZENIA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 lutego 1929 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się, co następuje:

Poz. 42. **Taryfa na przewóz osób i bagażu w komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami kolei żelaznych Związku Socjalistycznych Republik Rad z jednej strony a stacjami Towarzystwa Kolei Rzeszy Niemieckiej z drugiej strony tranzytem przez Polskę, Polskę i Czechosłowację oraz Estonję, Łotwę, Litwę i Polskę, obowiązująca od dnia 6 czerwca 1928 r. (Monitor Polski Nr. 134 z 1928 r.).**

Z dniem 1 marca 1929 r. wchodzi w życie Dodatek I do powyższej taryfy, zawierający zmiany i uzupełnienia następujące:

1) Na stronie 7-ej taryfy punkt b) otrzymuje brzmienie następujące:

„b) dla Polskich Kolei Państwowych przez Ministerstwo Komunikacji w Warszawie—w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz przez Dyrekcję Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku — w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku (Tarif und Verkehrs-Anzeiger der Polnischen Staatsbahnverwaltung in Danzig".

2) Na str. 11-ej taryfy punkt 13 otrzymuje nowe brzmienie, mianowicie:

„13. Waga bagażu ręcznego nie może przewyższać: w Związku S. R. R. — 30 kg, w Polsce i w Niemczech — 25 kg, w Estonji, Łotwie, Litwie i Czechosłowacji waga bagażu ręcznego nie jest ograniczona".

3) Na str. 21-ej taryfy pod punktem 1 dodaje się nowy końcowy ustęp treści następującej:

„Na Polskich Kolejach Państwowych niezależnie od opłaty za przejazd osób, pobiera się od każdego biletu opłatę stałą w wysokości 0,10 złotego (0,1124 dolara) od każdych zaczętych 5 złotych (0.5620 dolara) ceny biletu. Powyższa opłata stała, uprzednio przeliczona na dolary, włączona została do opłat za przewóz osób polskiemi kolejami państwowemi w komunikacji niniejszej".

4) Na str. 22—29 taryfy Tabele opłat zastępuje się nowemi, podanemi w tymże Dodatku I.

Dodatek ten, jako załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, jest do nabycia w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych oraz w Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych po cenie 1 zł. 20 gr za egzemplarz.

Nr. III/Os. 1923/29.

Poz. 43. Taryfa na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych Związku Socjalistycznych Republik Rad z jednej strony a stacjami czeskosłowackich kolei państwowych z drugiej strony tranzytem przez Polskę, Polskę i Niemcy, oraz przez Łotwę, Litwę, Polskę i Niemcy, obowiązująca od dnia 15 listopada 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 13 listopada 1928 r. Nr. 15, poz. 116).

Z dniem 1 marca 1929 r. wchodzi w życie Dodatek I do powyższej taryfy, zawierający zmiany i uzupełnienia następujące:

1) Na str. 5 taryfy punkt b) otrzymuje brzmienie następujące:

„b) dla Polskich Kolei Państwowych przez Ministerstwo Komunikacji w Warszawie—w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz przez Dyrekcję Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku —w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku (Tarif und Verkehrs-Anzeiger der Polnischen Staatsbahnverwaltung in Danzig."

2) Na stronie 8 taryfy punkt 13 otrzymuje nowe brzmienie, mianowicie:

„13. Waga bagażu ręcznego nie może przewyższać: w Związku S. R. R. — 30 kg, w Polsce i w Niemczech — 25 kg, na Łotwie, w Litwie i Czechosłowacji waga bagażu ręcznego nie jest ograniczona".

3) Na stronie 17 taryfy pod punktem 1 dodaje się nowy końcowy ustęp treści następującej:

„Na Polskich Kolejach Państwowych niezależnie od opłaty za przejazd osób, pobiera się od każdego biletu opłatę stałą w wysokości 0,10 złotego (0,1124 dolara) od każdych zaczętych 5 złotych (0.5620 dolara) ceny biletu. Powyższa opłata stała, uprzednio przeliczona na dolary, włączona została do opłat za przewóz osób polskiemi kolejami państwowemi w komunikacji niniejszej".

4) Na stronach 18—35 taryfy Tabele opłat zastępuje się nowemi, podanemi w tymże Dodatku I.

Egzemplarze wspomnianego dodatku, stanowiące załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, są do nabycia w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych oraz w Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych po cenie 2,10 zł za egzemplarz.

Nr. III/Os. 1923/29.

Poz. 44. Taryfa na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych Związku Socjalistycznych Republik Rad z jednej strony a stacjami austrjackich kolei żelaznych, tranzytem przez Polskę i Czechosłowację, przez Polskę, Niemcy i Czechosłowację, jak również przez Łotwę, Litwę i Polskę, Niemcy i Czechosłowację, oraz stacjami włoskich kolei państwowych tranzytem przez Polskę, Czechosłowację i Austrję, przez Polskę, Niemcy i Austrję, jak również przez Łotwę, Litwę, Polskę, Niemcy i Austrję z drugiej strony, obowiązująca od dnia 15 listopada 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 13 listopada 1928 r., Nr. 15, poz. 117).

Z dniem 1 marca 1929 r. wchodzi w życie Dodatek I do powyższej taryfy, zawierający zmiany i uzupełnienia następujące:

1) Na stronie 3-ej taryfy punkt b) otrzymuje brzmienie następujące:

„b) dla Polskich Kolei Państwowych przez Ministerstwo Komunikacji w Warszawie—w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz przez Dyrekcję Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku — w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku (Tarif und Verkehrs-Anzeiger der Polnischen Staatsbahnverwaltung in Danzig".

2) Na stronie 5-ej taryfy punkt 13 otrzymuje nowe brzmienie następujące:

„Waga bagażu ręcznego nie może przewyższać: w Związku S. R. R. i w Austrji — 30 kg, w Polsce i w Niemczech — 25 kg, we Włoszech — 20 kg".

3) Na stronie 9-ej taryfy pod punktem 1 dodaje się nowy końcowy ustęp treści następującej:

„Na Polskich Kolejach Państwowych niezależnie od opłaty za przejazd osób, pobiera się od każdego biletu opłatę stałą w wysokości 0,10 złotego (0,1124 dolara) od każdych zaczętych 5 złotych (0,5620 dolara) ceny biletu. Powyższa opłata stała, uprzednio przeliczona na dolary, włączona została do opłat za przewóz osób polskiemi kolejami państwowemi w komunikacji niniejszej".

4) Na stronach 10—33 taryfy Tabele opłat zastępuje się nowemi, podanemi w tymże Dodatku I.

Egzemplarze wspomnianego dodatku, stanowiące załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, są do nabycia w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych oraz w Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych po cenie 2,60 zł za egzemplarz.

Nr. III/Os. 1923/29.

Poz. 45. Taryfa dla bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę tudzież Niemcy i Polskę, obowiązująca od dnia 1 lipca 1928 r. (Monitor Polski Nr. 139 z dnia 19 czerwca 1928 r.).

Z ważnością od dnia 1 marca 1929 r. podany w załączniku I do taryfy spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę tudzież Niemcy i Polskę, uzupełnia się na stronie 12-ej pod pozycją 26-ą nazwą stacji „Charkow Bałaszowskij" kolei Południowych.

Nr. III/Ws. 1958/29.

Poz. 46. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 3.

Z dniem 1 marca 1929 r. wchodzi w życie taryfa towarowa, część II, zeszyt 3 na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei czeskosłowackich z jednej strony, a polskiemi stacjami portowemi w Gdańsku, Gdyni i Tczewie z drugiej strony.

Taryfa ta, jako załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, jest do nabycia w Administracji tegoż Dziennika, w Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku oraz w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku.

Nr. III/C. 2034/29.

Poz. 47. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 2, obowiązująca od dnia 1 września 1927 r.

Z dniem 1 marca 1929 r. wprowadza się na przewóz dolomitu następujące bezpośrednie opłaty przewozowe:

A. Dolomit surowy,
B. Dolomit palony, oraz mielony.

Do stacji / Od stacji	Towary działu	Bohumin Č. S. D.
Szczakowa . . .	A Dkw	62 5
	B Dkw	83 2

Niniejsze opłaty przewozowe podane są w groszach za 100 kg.

Przesyłki, nadane jako zwyczajne, kieruje się przez Granicę Państwa pod Zebrzydowicami — Petrovice u Bohumina statni hranice.

Nr. III/C. 1417/29.

Poz. 48. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 1a, obowiązująca od dnia 1 lutego 1929 r.

Z dniem 1 marca 1929 r. aż do odwołania albo włączenia do dodatku, wprowadza się do wymienionej taryfy zmiany i uzupełnienia następujące:

W tablicy A.

1) Na stronicach 81 Bratislava prístav*) i 315 Komarno Pristav*) uwaga na dole otrzymuje brzmienie następujące:

„*) Opłaty przewozowe, podane w niniejszej tablicy, stosuje się tylko do przesyłek, odebranych i wywiezionych z obrębu stacji."

2) Na str. 81, u dołu, zamieszcza się nowe opłaty przewozowe następujące:

Od ładowni (stacyj)	Do stacji Bratislava prístav**) Dyrekcja: Brt													
grupy:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	822	848	818	906	916	874	867	906	884	925	867	889	897	935
"	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	889	882	898	867	874	874	863	—	887	867	867	898	887	906
"	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
	906	906	863	887	889	887	925	935	906	916	874	882	897	897
"	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
	906	906	898	925	906	917	897	935	917	906	906	882	889	906
"	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
	889	916	882	897	897	874	882	935	898	917	898	898	925	889
"	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
	882	898	898	897	916	906	874	906	906	916	882	906	874	898
"	85	86	87	88	89	90								
	898	897	887	898	882	906								

Kierunek przewozu:
dla grupy 9 przez { a Boh
dla pozostałych grup przez Tš.

**) Opłaty przewozowe, podane w tablicy niniejszej, stosuje się tylko do przesyłek, które w myśl żądania nadawcy w liście przewozowym, mają być dalej przewiezione Dunajem do krajów, położonych poza Czechosłowacją.

3) Na str: 315, u dołu, zamieszcza się nowe opłaty przewozowe następujące:

Od ładowni (stacyj)	Do stacji: Komárno prístav**) Dyrekcja: Brt													
grupy:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	880	906	876	964	974	932	925	964	966	983	925	947	955	993
"	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
	947	940	956	925	932	932	921	—	945	925	925	956	945	964
"	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
	964	964	921	945	947	945	983	993	964	974	932	940	925	955
"	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
	964	964	956	983	964	975	955	993	975	964	964	940	947	964
"	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
	947	974	940	955	955	932	940	993	956	975	956	956	983	947
"	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
	940	956	956	955	974	964	932	964	964	974	940	964	932	956
"	85	86	87	88	89	90								
	956	955	947	956	940	964								

Kierunek przewozu:
dla grup 1—90 przez Tš.

**) Opłaty przewozowe, podane w tablicy niniejszej, stosuje się tylko do przesyłek, które w myśl żądania nadawcy w liście przewozowym mają być dalej przewiezione Dunajem do krajów, położonych poza Czechosłowacją.

W tablicy B.

Przy nazwach stacyj Bratislava pristaw § i Komarno pristav § dotychczasowe opłaty przewozowe dla koksu od strony lewej do prawej zmienia się jak następuje:

na str. 835 przy nazwie stacji Bratislava pristav §

867 867 897 906 898 897 882 897

na str. 836 przy nazwie stacji Komarno pristav §

925 925 955 964 956 955 940 955

na str. 838 przy nazwie sacji Bratislava pristav §

906 898 897 897 897 882 882 925

na str. 839 przy nazwie stacji Komarno pristav §

964 956 955 955 955 940 940 983.

Nr. III/C. 1536/29.

Poz. 49. Austrjacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa na przewóz węgla kamiennego i koksu.

Do taryfy związkowej polsko-austrjackiej na przewóz węgla kamiennego i koksu, obowiązującej od dnia 1 listopada 1927 r., względnie od dnia 1 stycznia 1928 r. (Monitor Polski z dnia 21 października 1927 r. Nr. 242 i z dnia 3 stycznia 1928 r. Nr. 2), Rozdział E I „Tablice opłat przewozowych dla węgla kamiennego" włącza się z dniem 1 marca 1929 r. na str. 314 do 319 stację przeznaczenia: „Paternion-Feistritz........... | B. B. | a |" z opłatami przewozowemi, obowiązującemi dla stacji „Arnoldstein". W tablicy odcinkowej C dodaje się na str. 541 w porządku alfabetycznym:

„Paternion - Feistritz......... | a | 528 |".

Nr. III/A. 2031/29.

Poz. 50. Czeskosłowacko-Polski Związek kolejowy.

I.

Taryfa towarowa, część II, zeszyt 2, obowiązująca od dnia 1 września 1927 r.

II.

Przepisy kierunkowe do taryfy towarowej, część II, zeszyt 2, obowiązujące od dnia 1 września 1927 r.

Z dniem 1 marca 1929 r. aż do odwołania, albo włączenia do dodatku, wprowadza się do wymienionej taryfy i Przepisów kierunkowych do niej zmiany i uzupełnienia następujące:

I.

Taryfa towarowa, część II, zeszyt 2.

W taryfie zmienia się następujące nazwy stacyj:
Koźmin Wkp. na Koźmin,
Sielec nad Ratą na Sielec Zawonie,
Wronowy nad Gopłem na Wronowy.

Taryfa Nr. 2a (drzewo).

Na str. 9 (str. 5 dodatku II):

W tablicy A dodaje się w alfabetycznym porządku nowe nazwy stacyj z następującemi opłatami przewozowemi:

Od stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny							
			18	19	20	21	23	24	25	26
Antalovce[1])	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	378	—	332	323	—	194	168	—
		Dkw	36	—	34	33	—	20	17	—
		15 t	372	—	332	323	—	194	168	—
		Dkw	36	—	34	33	—	20	17	—
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	332	323	—	194	168	—
		Dkw	—	—	34	33	—	20	17	—
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	346	337	—	207	179	—
		Dkw	—	—	35	34	—	21	18	—
	D2, 4	10 t	392	—	346	337	—	207	179	—
		Dkw	38	—	35	34	—	21	18	—
		15 t	386	—	346	337	—	207	179	—
		Dkw	38	—	35	34	—	21	18	—
Banská Bystrica	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	216	188	175	164	—	—	—	—
		Dkw	20	19	18	17	—	—	—	—
		15 t	210	188	175	164	—	—	—	—
		Dkw	20	19	18	17	—	—	—	—
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	188	175	164	—	—	—	—
		Dkw	—	19	18	17	—	—	—	—
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	198	185	174	—	—	—	—
		Dkw	—	20	19	18	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	226	198	185	174	—	—	—	—
		Dkw	21	20	19	18	—	—	—	—
		15 t	220	198	185	174	—	—	—	—
		Dkw	21	20	19	18	—	—	—	—
Bardejov	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	329	—	287	278	143	—	—	265
		Dkw	32	—	29	28	15	—	—	27
		15 t	323	—	287	278	143	—	—	265
		Dkw	32	—	29	28	15	—	—	27
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	287	278	143	—	—	265
		Dkw	—	—	29	28	15	—	—	27
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	301	292	152	—	—	278
		Dkw	—	—	31	30	16	—	—	28
	D2, 4	10 t	343	—	301	292	152	—	—	278
		Dkw	33	—	31	30	16	—	—	28
		15 t	337	—	301	292	152	—	—	278
		Dkw	33	—	31	30	16	—	—	28

[1]) Opłaty za przeładowanie towarów z wagonów kolei wąskotorowej do wagonów kolei normalnotorowej nie są w stawkach zawarte.

Od stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny							
			18	19	20	21	23	24	25	26
Černý Ardov státní hranice	A1, 2, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	—	—	204	186	168	159
		Dkw	—	—	—	—	21	19	17	16
	A3, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	—	—	213	195	177	167
		Dkw	—	—	—	—	22	20	18	17
Dubrinic	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	334	—	293	283	—	—	91	—
		Dkw	32	—	30	29	—	—	10	—
		15 t	328	—	293	283	—	—	91	—
		Dkw	32	—	30	29	—	—	10	—
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	293	283	—	—	91	—
		Dkw	—	—	30	29	—	—	10	—
	A3, B3, C2, D3. E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	303	294	—	—	97	—
		Dkw	—	—	31	30	—	—	10	—
	D2, 4	10 t	344	—	303	294	—	—	97	—
		Dkw	33	—	31	30	—	—	10	—
		15 t	338	—	303	294	—	—	97	—
		Dkw	33	—	31	30	—	—	10	—
Chust	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	361	—	315	306	—	—	—	170
		Dkw	35	—	32	31	—	—	—	17
		15 t	355	—	315	306	—	—	—	170
		Dkw	35	—	32	31	—	—	—	17
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	315	306	—	—	—	170
		Dkw	—	—	32	31	—	—	—	17
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	325	316	—	—	—	180
		Dkw	—	—	33	32	—	—	—	18
	D2, 4	10 t	371	—	325	316	—	—	—	180
		Dkw	36	—	33	32	—	—	—	18
		15 t	365	—	325	316	—	—	—	180
		Dkw	36	—	33	32	—	—	—	18
Medzilaborce	A1, 2, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	293	283	—	38	—	—
		Dkw	—	—	30	29	—	4	—	—
	A3, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	303	294	—	42	—	—
		Dkw	—	—	31	30	—	5	—	—
Saldoboš	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	366	—	324	315	—	—	—	175
		Dkw	35	—	33	32	—	—	—	18
		15 t	360	—	324	315	—	—	—	175
		Dkw	35	—	33	32	—	—	—	18
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	324	315	—	—	—	175
		Dkw	—	—	33	32	—	—	—	18

Od stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny 18	19	20	21	23	24	25	26
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	335	325	—	—	—	185
		Dkw	—	—	34	33	—	—	—	19
	D2, 4,	10 t	376	—	335	325	—	—	—	185
		Dkw	36	—	34	33	—	—	—	19
		15 t	370	—	335	325	—	—	—	185
		Dkw	36	—	34	33	—	—	—	19
Slovenské Raslavice	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	308	—	266	257	122	—	—	243
		Dkw	29	—	27	26	13	—	—	25
		15 t	302	—	266	257	122	—	—	243
		Dkw	29	—	27	26	13	—	—	25
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	266	257	122	—	—	243
		Dkw	—	—	27	26	13	—	—	25
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	279	270	129	—	—	256
		Dkw	—	—	28	27	13	—	—	26
	D2, 4	10 t	320	—	279	270	129	—	—	256
		Dkw	31	—	28	27	13	—	—	26
		15 t	314	—	279	270	129	—	—	256
		Dkw	31	—	28	27	13	—	—	26
Snina	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	354	—	317	307	—	124	—	—
		Dkw	34	—	32	31	—	13	—	—
		15 t	348	—	317	307	—	124	—	—
		Dkw	34	—	32	31	—	13	—	—
	A2, B2, D6, E1a, 2a,	10,15 t	—	—	317	307	—	124	—	—
		Dkw	—	—	32	31	—	13	—	—
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	325	316	—	129	—	—
		Dkw	—	—	33	32	—	13	—	—
	D2, 4	10 t	367	—	325	316	—	129	—	—
		Dkw	35	—	33	32	—	13	—	—
		15 t	361	—	325	316	—	129	—	—
		Dkw	35	—	33	32	—	13	—	—
Suchá-Broňka[1])	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	426	—	380	371	—	—	—	233
		Dkw	41	—	38	38	—	—	—	24
		15 t	420	—	380	371	—	—	—	233
		Dkw	41	—	38	38	—	—	—	24
	A2, B2, D6, E1, 2, 2a	10,15 t	—	—	380	371	—	—	—	233
		Dkw	—	—	38	38	—	—	—	24

[1]) Opłaty za przeładowanie towarów z wagonów kolei wąskotorowej do wagonów kolei normalnotorowej nie są w stawkach zawarte.

Od stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny							
			18	19	20	21	23	24	25	26
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	395	386	—	—	—	247
		Dkw	—	—	40	39	—	—	—	25
	D2, 4	10 t	441	—	395	386	—	—	—	247
		Dkw	43	—	40	39	—	—	—	25
		15 t	435	—	395	386	—	—	—	247
		Dkw	43	—	40	39	—	—	—	25
Terešva státní hranice	A1, 2, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	—	—	218	204	186	177
		Dkw	—	—	—	—	22	21	19	18
	A3, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	—	—	226	213	195	186
		Dkw	—	—	—	—	23	22	20	19
Žornavý	A1, B1, C1, D1, 5	10 t	352	—	311	302	—	—	54	—
		Dkw	34	—	32	31	—	—	6	—
		15 t	346	—	311	302	—	—	54	—
		Dkw	34	—	32	31	—	—	6	—
	A2, B2, D6, E1a, 2a	10,15 t	—	—	311	302	—	—	54	—
		Dkw	—	—	32	31	—	—	6	—
	A3, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	321	312	—	—	58	—
		Dkw	—	—	33	32	—	—	6	—
	D2, 4	10 t	362	—	321	312	—	—	58	—
		Dkw	35	—	33	32	—	—	6	—
		15 t	356	—	321	312	—	—	58	—
		Dkw	35	—	33	32	—	—	6	—

Taryfa Nr. 2b (drzewo):

Na str. 14 (str. 14 dodatku II):

W tablicy A skreśla się nazwy stacyj Sandhýbl—Supíkovice i Smíchov ze wszystkiemi danemi i dodaje się w alfabetycznym porządku nowe nazwy stacyj z następującemi opłatami przewozowemi:

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
Berehovo	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	—	—	—	184	170	151	141
		Dkw	—	—	—	—	—	19	17	16	15
	A2, B3, C2, D2—4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	—	—	—	194	180	161	150
		Dkw	—	—	—	—	—	20	18	17	15
	G	10, 15 t	—	—	—	—	—	184	171	153	143
		Dkw	—	—	—	—	—	19	18	16	15

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
	H	10, 15 t	—	—	—	—	—	143	132	117	110
		Dkw	—	—	—	—	—	15	14	12	11
	I, K	10, 15 t	—	—	—	—	—	126	117	103	6
		Dkw	—	—	—	—	—	13	12	11	0
Brandýs nad Labem	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	247	256	283	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	29	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2—4, Elb, 2b, F	10, 15 t	—	—	257	266	294	—	—	—	—
		Dkw	—	—	26	27	30	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	244	252	278	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	28	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	197	205	228	—	—	—	—
		Dkw	—	—	20	21	23	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	171	178	197	—	—	—	—
		Dkw	—	—	18	18	20	—	—	—	—
Bubny horní nádraži*)	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	252	261	288	—	—	—	—
		Dkw	—	—	26	27	29	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2—4, Elb, 2b, F	10, 15 t	—	—	262	271	298	—	—	—	—
		Dkw	—	—	27	28	30	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	248	257	282	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	29	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	201	209	231	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	21	24	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	174	181	200	—	—	—	—
		Dkw	—	—	18	19	20	—	—	—	—
Bynov	A1, B2, D6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	293	297	324	—	—	—	—
		Dkw	—	—	30	30	33	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	303	307	334	—	—	—	—
		Dkw	—	—	31	31	34	—	—	—	—
	B1, C1, D1, 5	10 t	298	—	293	297	324	—	—	—	—
		Dkw	17	—	30	30	33	—	—	—	—
		15 t	251	—	293	297	324	—	—	—	—
		Dkw	15	—	30	30	33	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	299	—	303	307	334	—	—	—	—
		Dkw	17	—	31	31	34	—	—	—	—
		15 t	252	—	303	307	334	—	—	—	—
		Dkw	15	—	31	31	34	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	286	291	316	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	30	32	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny 6	17	19	20	21	23	24	25	26
Čop	H	10, 15 t	—	—	235	239	262	—	—	—	—
		Dkw	—	—	24	24	27	—	—	—	—
	I, K	10, 15, t	—	—	203	206	226	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	21	23	—	—	—	—
	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	—	—	—	167	151	127	134
		Dkw	—	—	—	—	—	17	16	13	14
	A2, B3, C2, D2—4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	—	—	—	178	161	136	143
		Dkw	—	—	—	—	—	18	17	14	15
	G	10, 15 t	—	—	—	—	—	169	153	129	137
		Dkw	—	—	—	—	—	17	16	13	14
	H	10, 15 t	—	—	—	—	—	129	117	103	106
		Dkw	—	—	—	—	—	13	12	11	11
	I, K	10, 15 t	—	—	—	—	—	115	103	86	91
		Dkw	—	—	—	—	—	12	11	9	10
Dejvice	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	252	261	288	—	—	—	—
		Dkw	—	—	26	27	29	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2—4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	262	271	298	—	—	—	—
		Dkw	—	—	27	28	30	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	248	257	282	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	29	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	201	209	231	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	21	24	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	174	181	200	—	—	—	—
		Dkw	—	—	18	19	20	—	—	—	—
Holešov	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	134	123	157	—	—	—	—
		Dkw	—	—	14	13	16	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4 E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	143	132	167	—	—	—	—
		Dkw	—	—	15	14	17	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	136	125	158	—	—	—	—
		Dkw	—	—	14	13	16	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	106	101	121	—	—	—	—
		Dkw	—	—	11	11	13	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	91	84	107	—	—	—	—
		Dkw	—	—	10	9	11	—	—	—	—
Jindřichov ve Slezsku	A1, B2, D6, E1a, 2a	10 t	—	155	121	132	163	—	—	—	—
		Dkw	—	12	13	14	17	—	—	—	—
		Dkw	—	3	—	—	—	—	—	—	—
		15 t	—	144	121	132	163	—	—	—	—
		Dkw	—	12	13	14	17	—	—	—	—
		Dkw	—	3	—	—	—	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
	A2, B3, C2, D3, E1b, F	10 t	—	160	129	141	173	—	—	—	—
		Dkw	—	13	13	15	18	—	—	—	—
		Dkw	—	3	—	—	—	—	—	—	—
		15 t	—	149	129	141	173	—	—	—	—
		Dkw	—	13	13	15	18	—	—	—	—
		Dkw	—	3	—	—	—	—	—	—	—
	B1, C1, D1, 5	10 t	—	126	121	132	163	—	—	—	—
		Dkw	—	9	13	14	17	—	—	—	—
		15 t	—	111	121	132	163	—	—	—	—
		Dkw	—	8	13	14	17	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	—	129	129	141	173	—	—	—	—
		Dkw	—	9	13	15	18	—	—	—	—
		15 t	—	114	129	141	173	—	—	—	—
		Dkw	—	8	13	15	18	—	—	—	—
	E2b	10 t	—	164	129	141	173	—	—	—	—
		Dkw	—	13	13	15	18	—	—	—	—
		15 t	—	157	129	141	173	—	—	—	—
		Dkw	—	13	13	15	18	—	—	—	—
	G	10 t	—	156	122	134	165	—	—	—	—
		Dkw	—	13	13	14	17	—	—	—	—
		15 t	—	145	122	134	165	—	—	—	—
		Dkw	—	13	13	14	17	—	—	—	—
	H1	10 t	—	123	99	105	126	—	—	—	—
		Dkw	—	10	10	11	13	—	—	—	—
		15 t	—	109	99	105	126	—	—	—	—
		Dkw	—	7	10	11	13	—	—	—	—
	H2	10 t	—	163	99	105	126	—	—	—	—
		Dkw	—	11	10	11	13	—	—	—	—
		15 t	—	132	99	105	126	—	—	—	—
		Dkw	—	11	10	11	13	—	—	—	—
	I, K	10 t	—	106	82	90	112	—	—	—	—
		Dkw	—	9	9	9	12	—	—	—	—
		15 t	—	98	82	90	112	—	—	—	—
		Dkw	—	9	9	9	12	—	—	—	—
Mladá Boleslav hlavní nadraží	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	247	256	283	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	29	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2 — 4, E1b, 2b, F	10,15 t	—	—	257	266	294	—	—	—	—
		Dkw	—	—	26	27	30	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
	G	10, 15 t	—	—	244	252	278	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	28	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	197	205	228	—	—	—	—
		Dkw	—	—	20	21	23	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	171	178	197	—	—	—	—
		Dkw	—	—	18	18	20	—	—	—	—
Mukačevo	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	—	—	—	—	170	151	107
		Dkw	—	—	—	—	—	—	17	16	11
	A2, B3, C2, D2 - 4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	—	—	—	—	180	162	114
		Dkw	—	—	—	—	—	—	18	17	12
	G	10, 15 t	—	—	—	—	—	—	171	154	109
		Dkw	—	—	—	—	—	—	18	16	11
	H	10, 15 t	—	—	—	—	—	—	132	117	91
		Dkw	—	—	—	—	—	—	14	12	10
	I, K	10, 15 t	—	—	—	—	—	—	117	104	73
		Dkw	—	—	—	—	—	—	12	11	8
Oloví	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	347	356	383	—	—	—	—
		Dkw	—	—	35	36	39	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	357	366	393	—	—	—	—
		Dkw	—	—	36	37	40	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	414	—	357	366	393	—	—	—	—
		Dkw	23	—	36	37	40	—	—	—	—
		15 t	350	—	357	366	393	—	—	—	—
		Dkw	20	—	36	37	40	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	338	346	372	—	—	—	—
		Dkw	—	—	34	35	38	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	282	289	312	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	29	32	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	242	248	267	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	25	27	—	—	—	—
Podmokly ČSD	A1, B2, D6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	288	293	318	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	30	32	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	298	303	330	—	—	—	—
		Dkw	—	—	30	31	33	—	—	—	—
	B1, C1, D1, 5	10 t	277	—	288	293	318	—	—	—	—
		Dkw	14	—	29	30	32	—	—	—	—
		15 t	230	—	288	293	318	—	—	—	—
		Dkw	12	—	29	30	32	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny 6	17	19	20	21	23	24	25	26
	D2, 4	10 t	277	—	298	303	330	—	—	—	—
		Dkw	14	—	30	31	33	—	—	—	—
		15 t	230	—	298	303	330	—	—	—	—
		Dkw	12	—	30	31	33	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	282	286	312	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	29	32	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	231	235	258	—	—	—	—
		Dkw	—	—	24	24	26	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	200	203	222	—	—	—	—
		Dkw	—	—	20	21	23	—	—	—	—
Roudnice nad Labem	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	279	288	315	—	—	—	—
		Dkw	—	—	28	29	32	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	289	298	325	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	30	33	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	274	282	308	—	—	—	—
		Dkw	—	—	28	29	31	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	224	231	255	—	—	—	—
		Dkw	—	—	23	24	26	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	194	200	219	—	—	—	—
		Dkw	—	—	20	20	22	—	—	—	—
Řetenice	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	293	302	329	—	—	—	—
		Dkw	—	—	30	31	33	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	303	312	339	—	—	—	—
		Dkw	—	—	31	32	34	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	286	295	321	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	30	33	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	235	243	266	—	—	—	—
		Dkw	—	—	24	25	27	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	203	210	229	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	21	23	—	—	—	—
Sandhýbl-Supíkovice	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a,	10, 15 t	—	—	139	149	175	—	—	—	—
		Dkw	—	—	14	15	18	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	149	159	185	—	—	—	—
		Dkw	—	—	15	16	19	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	142	152	175	—	—	—	—
		Dkw	—	—	15	16	18	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	109	115	135	—	—	—	—
		Dkw	—	—	11	12	14	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
Sečovce	I, K	10, 15 t	—	—	95	102	120	—	—	—	—
		Dkw	—	—	10	11	12	—	—	—	—
	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	—	—	—	175	141	173	199
		Dkw	—	—	—	—	—	18	15	18	20
	A2, B3, C2, D2 - 4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	—	—	—	189	153	187	213
		Dkw	—	—	—	—	—	19	16	19	22
	G	10, 15 t	—	—	—	—	—	182	147	180	205
		Dkw	—	—	—	—	—	19	15	18	21
	H	10, 15 t	—	—	—	—	—	143	123	141	162
		Dkw	—	—	—	—	—	15	13	15	17
	I, K	10, 15 t	—	—	—	—	—	116	92	115	134
		Dkw	—	—	—	—	—	12	10	12	14
Smíchow	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	261	265	293	—	—	—	—
		Dkw	—	—	27	27	30	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2 - 4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	271	275	303	—	—	—	—
		Dkw	—	—	28	28	31	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	257	261	286	—	—	—	—
		Dkw	—	—	26	27	29	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	209	212	235	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	22	24	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	181	184	203	—	—	—	—
		Dkw	—	—	19	19	21	—	—	—	—
Svatoňovice-Úpice	A1, B2, D6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	225	229	256	—	—	—	—
		Dkw	—	—	23	23	26	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	235	239	266	—	—	—	—
		Dkw	—	—	24	24	27	—	—	—	—
	B1, C1, D1, 5	10 t	230	—	225	229	256	—	—	—	—
		Dkw	14	—	23	23	26	—	—	—	—
		15 t	197	—	225	229	256	—	—	—	—
		Dkw	12	—	23	23	26	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	234	—	235	239	266	—	—	—	—
		Dkw	15	—	24	24	27	—	—	—	—
		15 t	201	—	235	239	266	—	—	—	—
		Dkw	13	—	24	24	27	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	222	227	252	—	—	—	—
		Dkw	—	—	23	23	26	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	178	182	205	—	—	—	—
		Dkw	—	—	18	19	21	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
Světec-Chotějovice	I, K	10, 15 t	—	—	155	158	178	—	—	—	—
		Dkw	—	—	16	16	18	—	—	—	—
	A1, B1, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	293	302	329	—	—	—	—
		Dkw	—	—	30	31	33	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	303	312	339	—	—	—	—
		Dkw	—	—	31	32	34	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	286	295	321	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	30	33	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	235	243	266	—	—	—	—
		Dkw	—	—	24	25	27	—	—	—	—
	I K,	10, 15 t	—	—	203	210	229	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	21	23	—	—	—	—
Teplice Lesní Brána	A1, B2, D6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	302	311	338	—	—	—	—
		Dkw	—	—	31	32	34	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	312	321	348	—	—	—	—
		Dkw	—	—	32	33	35	—	—	—	—
	B1, C1, D1, 5	10 t	325	—	302	311	338	—	—	—	—
		Dkw	23	—	31	32	34	—	—	—	—
		15 t	289	—	302	311	338	—	—	—	—
		Dkw	21	—	31	32	34	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	333	—	312	321	348	—	—	—	—
		Dkw	23	—	32	33	35	—	—	—	—
		15 t	297	—	312	321	348	—	—	—	—
		Dkw	21	—	32	33	35	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	295	303	329	—	—	—	—
		Dkw	—	—	30	31	33	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	243	251	274	—	—	—	—
		Dkw	—	—	25	26	28	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	210	216	235	—	—	—	—
		Dkw	—	—	21	22	24	—	—	—	—
Uherské Hradiště	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	149	149	170	—	—	—	—
		Dkw	—	—	15	15	17	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	159	159	180	—	—	—	—
		Dkw	—	—	16	16	18	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	152	151	171	—	—	—	—
		Dkw	—	—	16	16	18	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
	H	10, 15 t	—	—	115	111	132	—	—	—	—
		Dkw	—	—	12	12	14	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	102	102	117	—	—	—	—
		Dkw	—	—	11	11	12	—	—	—	—
Ústí nad Labem*)	A1, B2, D6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	283	293	320	—	—	—	—
		Dkw	—	—	29	30	32	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D3, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	294	303	330	—	—	—	—
		Dkw	—	—	30	31	33	—	—	—	—
	B1, C1, D1, 5	10 t	313	—	283	293	320	—	—	—	—
		Dkw	21	—	29	30	32	—	—	—	—
		15 t	274	—	283	293	320	—	—	—	—
		Dkw	17	—	29	30	32	—	—	—	—
	D2, 4	10 t	320	—	294	303	330	—	—	—	—
		Dkw	22	—	30	31	33	—	—	—	—
		15 t	277	—	294	303	330	—	—	—	—
		Dkw	17	—	30	31	33	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	278	286	312	—	—	—	—
		Dkw	—	—	28	29	32	—	—	—	—
	H	10, 15 t	—	—	228	235	258	—	—	—	—
		Dkw	—	—	23	24	26	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	197	203	222	—	—	—	—
		Dkw	—	—	20	21	23	—	—	—	—
Užhorod	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	—	—	—	175	139	113	147
		Dkw	—	—	—	—	—	18	14	12	15
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	—	—	—	185	149	121	158
		Dkw	—	—	—	—	—	19	15	13	16
	G	10, 15 t	—	—	—	—	—	175	142	114	150
		Dkw	—	—	—	—	—	18	15	12	15
	H	10, 15 t	—	—	—	—	—	135	109	95	114
		Dkw	—	—	—	—	—	14	11	10	12
	I, K	10, 15 t	—	—	—	—	—	120	95	77	101
		Dkw	—	—	—	—	—	12	10	8	11
Židenice	A1, B1, 2, C1, D1, 5, 6, E1a, 2a	10, 15 t	—	—	164	170	197	—	—	—	—
		Dkw	—	—	17	17	20	—	—	—	—
	A2, B3, C2, D2-4, E1b, 2b, F	10, 15 t	—	—	174	180	207	—	—	—	—
		Dkw	—	—	18	18	21	—	—	—	—
	G	10, 15 t	—	—	166	171	197	—	—	—	—
		Dkw	—	—	17	18	20	—	—	—	—

Do stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny								
			6	17	19	20	21	23	24	25	26
	H	10, 15 t	—	—	127	132	155	—	—	—	—
		Dkw	—	—	13	14	16	—	—	—	—
	I, K	10, 15 t	—	—	113	117	136	—	—	—	—
		Dkw	—	—	12	12	14	—	—	—	—

Na str. 22 (str. 35 dodatku II):

W tablicy B dodaje się w alfabetycznym porządku nowe nazwy stacyj z następującemi opłatami przewozowemi:

Od stacji	Towary działu	Za	Punkt styczny							
			17	19	20	21	23	24	25	26
Bezwola	A1, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	139	141	142	145	139	137	140	142
Garbatka	A1, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	124	127	129	133	136	139	142	144
Lubartów	A, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	140	137	139	142	134	132	134	137
Niekłań	A, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	115	118	120	124	131	132	137	142
Ryki	A, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	129	132	133	136	140	137	141	143
Skarżysko-Kamienna	A, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	109	113	115	120	125	129	134	140
Włodawa	A, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	150	149	150	152	144	141	139	135
Zagnańsk	B1, H1, J, K	10, 15 t	75	79	80	86	105	109	111	116
Zagożdżon	A, B2, 3, C, D, E, F, G, H2	ład	122	125	127	131	135	136	142	147

Wykaz odległości taryfowych.

Na str. 277 — 289:

W tablicy odległości punktów stycznych A, w alfabetycznym porządku dodaje się nowe nazwy stacyj z następującemi odległościami:

MIĘDZY	Przynależność	Podmokly Č.S.D.	Děčín dolní nádraží	Ebersbach v Sasku	Varnsdorf Č.S.D.	Liberec Č.S.D.	Seidenberg	Libava	Meziměstí Č.S.D.	Střední Stěnava	Mezilesí v Kladsku	Hlucholazy	Krnov Č.S.D.	Opava západní nádraží	Chuchelná	Bohumín Č.S.D.	Petrovice u Bohumina st. hr.	Cesky Těšin st. hr.	Skalite št. hr.	Čirč št. hr.	Vydraň št. hr.	Užok st. hr.	Skotarsky st. hr.
		Kilometrów																					
Antalovce	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	517	514	486	465	256	179	138	193
Bardejov	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	399	396	368	347	104	253	304	318
Berehovo	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240	204	163	143
Bubny horní nádr. . .	Pr. Sev.	129	136	190	182	150	192	206	199	223	200	280	318	343	363	368	385	402	461	—	—	—	—
Bynov	Pr. Sev.	7	15	76	69	104	146	223	250	274	284	364	402	427	447	454	471	488	547	—	—	—	—
Dejvice	Pr. Sev.	132	139	193	185	153	195	210	203	227	204	284	322	347	367	372	389	406	465	—	—	—	—
Dubriniče	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	510	507	479	458	249	172	69	186
Holešov	O	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159	175	137	134	149	115	132	116	175	494	609	660	674
Chust	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	561	558	530	509	300	264	223	203
Jindřichov ve Slezsku	O	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	16	23	48	68	95	112	130	189	—	—	—	—
Podmokly	Pr. Sev.	—	7	68	61	96	138	215	242	266	276	356	394	419	439	446	463	480	539	—	—	—	—
Řetenice	Pr. Sev.	46	50	114	107	142	184	261	274	298	291	371	409	434	454	461	478	495	554	—	—	—	—
Saldoboš	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	573	570	542	521	312	276	235	215
Sečovce	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430	402	381	172	115	167	222
Slovenské Raslavice .	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	379	376	348	327	84	233	284	298
Snina	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	489	486	458	437	228	83	202	257
Svatoňovice-Úpice . .	HK	209	209	231	281	146	188	30	57	81	123	203	241	266	286	304	321	338	397	—	—	—	—
Suchá-Broňka . . .	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	573	570	542	521	312	276	235	215
Žornavý	K	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	544	541	513	492	283	206	35	220

Na str. 293—313 (str. 125—139 dodatku I):

W tablicy odległości punktów stycznych C, w alfabetycznym porządku dodaje się nowe nazwy stacyj z następującemi odległościami:

Między	Przynależność	Granica Państwa pod														
		Pawonkowem	Strzybnicą	Chorzowem	Chebziem	Rudą Śl.	Makoszowami	Suminą	Olzą	Zebrzydowicami	Cieszynem	Zwardoniem	Muszyną	Łupkowem	Siankami	Beskidem
		kilometrów														
Bezwola	R	403	422	420	426	426	433	470	482	489	499	526	469	453	475	499
Garbatka	R	287	306	305	310	310	317	354	366	373	383	411	446	470	492	516
Lubartów	R	407	426	424	430	430	437	474	486	459	470	491	421	405	427	451
Niekłań	R	235	254	253	258	258	265	302	314	321	331	359	395	408	451	498
Ryki	R	317	337	335	339	339	347	385	396	403	414	441	475	458	481	505
Skarżysko-Kamienna	R	210	229	228	233	233	240	277	289	296	306	334	370	383	426	473
Włodawa	Wl	501	520	518	524	524	530	568	580	553	563	584	515	485	465	440
Zagnańsk	R	183	202	200	206	206	212	250	262	269	279	306	432	464	487	534
Zagożdżon	R	275	294	293	298	298	305	342	354	361	371	399	435	448	491	538

II.

Przepisy kierunkowe do taryfy towarowej, część II, Zeszyt 2.

Na str. 8—11:

Spis stacyj czeskosłowackich uzupełnia się w alfabetycznym porządku, jak następuje:

Nazwa stacji	Dyrekcja	Numer grupy
Antalovce	K	85
Bardejev	K	109
Berehovo	K	20
Bratislava dynamitka	Brt	7
Bubny horní nadraží	Pr. Sev	12
Bynov	Pr. Sev	58
Dejvice	Pr. Sev	12
Dubriniče	K	157
Holešov	O	36
Chust	K	105
Jindřichov ve Slezsku	O	161
Levoča	Brt	75
Malacky	Brt	8
Podmokly Č. S. D.	Pr. Sev	58
Řetenice	Pr. Sec	121

Nazwa stacji	Dyrekcja	Numer grupy
Saldoboš	K	105
Sečovce	K	104
Slovenské Raslavice	K	109
Snina	K	92
Svatoňovice-Úpice	HK	192
Suchá-Broňka	K	20
Uhorská Ves	Brt	8
Usti nad Labem chem. tov.	Pr. Sev	128
Zohor	Btr	8
Žornavý	K	87

Na str. 14 — 19:

Spis stacyj polskich uzupełnia się w alfabetycznym porządku, jak następuje:

Bezwola	R	178
Garbatka	R	73
Ryki	R	26
Włodawa	Wl	12
Zagożdżon	R	73

Nr. III/C. 1537/29.

Poz. 51. Taryfa dla bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę, obowiązująca od dnia 15 lipca 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 2 z dnia 15/VII 1928 r., poz. 7).

Podany w załączniku I do taryfy spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej, uzupełnia się z ważnością od dnia 1 marca 1929 r. na stronie 11-ej pod pozycją 26-ą nazwą stacji „Charkow Bałaszowskij" kolei Południowych.

Nr. III/Ws. 1959/29.

Poz. 52. Taryfa dla bezpośredniej Austrjacko-Sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę, obowiązująca od dnia 15 lipca 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 2 z dnia 15/VII 1928 r. poz. 7).

Nazwę stacji „Staruszki" Zachodnich kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad, włączonej do bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 30 stycznia 1929 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 7 z dnia 31/I 1929 r. poz. 18) należy z dniem ogłoszenia niniejszego zastąpić nazwą: „Staruszki Razjezd".

Nr. III/Ws. 1957/29.

Poz. 53. Taryfa dla bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę, tudzież Niemcy i Polskę, obowiązująca od dnia 1 lipca 1928 r. (Monitor Polski Nr. 139, z dnia 19/VI 1928 r.).

Nazwę stacji „Staruszki" Zachodnich kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad, włączonej do bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę tudzież Niemcy i Polskę rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 30 stycznia 1929 roku (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 7 z dnia 31/I 1929 r. poz. 19) należy z dniem ogłoszenia uzupełnić przez dodanie określenia „Razjezd".

Nr. III/Ws. 2122/29.

Poz. 54. Taryfa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska, obowiązująca od dnia 1 lutego 1928 r. (Monitor Polski Nr. 18, z d. 21/I 1928 r.).

Podany w załączniku I pod literą b) spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do taryfy (str. 12—20) uzupełnia się z ważnością od dnia 1 marca 1929 r. nazwami stacyj: „Sławuta" kolei Południowo-Zachodnich i „Żukowka" kolei Moksiewsko-Białorusko-Balt.".

Nr. III/Ws. 2158/29.

Poz. 55. Taryfa dla bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę, tudzież Niemcy i Polskę, obowiązująca od dnia 1 lipca 1928 r. (Monitor Polski Nr. 139 z dnia 19 czerwca 1928 r.).

Z ważnością od dnia 1 marca 1929 r., podany w załączniku I do taryfy spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej czeskosłowacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Polskę, tudzież Niemcy i Polskę, uzupełnia się na stronie 9-ej, pod pozycją 2, nazwami stacyj: „Dnieprostroj", „Szluzowaja" i „Kancerowka" kolei Jekatierynieńskiej.

Nr. III/Ws. 2111/29.

Poz. 56. Taryfa dla bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej w tranzycie przez Czechosłowację i Polskę, obowiązująca od 15 lipca 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 2 z d. 15/VII 1928 r., poz. 7).

Podany w załączniku I do taryfy spis stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do bezpośredniej austrjacko-sowieckiej komunikacji towarowej, uzupełnia się z ważnością od 1 marca 1929 r., na stronie 8-ej pod pozycją 2 nazwami stacyj: „Dnieprostroj", „Szluzowaja" i „Kancerowka" kolei Jekatierynieńskiej.

Nr. III/Ws. 2113/29.

Poz. 57. Austrjacko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa na przewóz węgla kamiennego.

Do taryfy związkowej polsko-austrjackiej na przewóz węgla kamiennego i brykietów węglowych, obowiązującej od dnia 1 listopada 1927 r. (Monitor Polski z dnia 21 października 1927 r. Nr. 242) wprowadza się z dniem 1 marca 1929 r., aż do odwołania, najdalej jednak do dnia 31 marca 1929 r. od wszystkich ładowni, względnie stacyj kopalnianych, wymienionych w grupach 1—70 taryfy, następującą zniżoną opłatę przewozową, wyrażoną w groszach austrjackich za 100 kg, do austrjacko-jugosłowiańskiej granicznej stacji przejścia:

„Rosenbach . . . . 260 gr."

Warunki stosowania:

1) Nadanie przesyłki jako zwyczajnej i opłacanie przewoźnego najmniej za ładowność użytego wagonu.

2) Nadanie przesyłek jako zwyczajnych przez jednego lub więcej nadawców razem, w grupach zwartych o wadze conajmniej 300 tonn netto i opłacanie przewoźnego najmniej za ładowność użytego wagonu.

3) Wymienioną, zniżoną opłatę przewozową stosuje się tylko do przesyłek, nadanych na wymienionych w taryfie ładowniach, względnie stacjach kopalnianych, za bezpośredniemi listami przewozowemi do stacyj kolei jugosłowiańskich i do Jugosławji faktycznie wywiezionych; nie ma zaś zastosowanie do przesyłek, które na jednej ze stacyj jugosłowiańskich zostaną na nowo nadane do Austrji.

Pozatem obowiązują postanowienia wyżej wymienionej taryfy polsko-austrjackiej.

Nr. III/A. 2296/29.

Minister Komunikacii: *Kühn*

B. OBWIESZCZENIA.

Polskie Koleje Państwowe.

1) W sprawie wstrzymania własnego naładunku i przyjęcia od sąsiednich dyrekcyj wszelkich przesyłek, przeznaczonych do Prus Wschodnich.

Z powodu zamknięcia ruchu na odcinku Margrabowo—Czymochen przez koleje niemieckie, Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie zarządziła z dniem 15 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie własnego naładunku i przyjęcia od sąsiednich Dyrekcyj wszelkich przesyłek, przeznaczonych do Prus Wschodnich, drogą przez Raczki—Czymochen.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 19 lutego 1929 r.

Nr. IV/2644/13.

2) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Grajewo—Granica Państwa pod Grajewem.

Z powodu zasp śnieżnych na szlaku Grajewo—Prostken, Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie zarządziła z dniem 17 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinku Grajewo — granica Państwa pod Grajewem.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 19 lutego 1929 r.

Nr. IV/2644/13.

3) W sprawie wstrzymania przyjęcia przesyłek drobnicowych i wagonowych, przenaczonych do stacyj Wyrzyskich kolei powiatowych.

Z powodu zasp śnieżnych Zarząd Wyrzyskich kolei powiatowych zarządził z dniem 17 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie przyjęcia przesyłek drobnicowych i wagonowych, przeładowywanych na te koleje na stacjach Białośliwie, Nakło i Witosław.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

4) W sprawie wstrzymania własnego naładunku i przyjęcia od sąsiednich Dyrekcyj wszelkich przesyłek, adresowanych do stacyj odcinków: Nasielsk—Sierpc, Siedlce—Małkinia i Pasieki—Ostrołęka.

Z powodu trudności ruchowych, spowodowanych zamiecią śnieżną, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie, zarządziła z dniem 16 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie własnego naładunku i przyjęcia od sąsiednich Dyrekcyj wszelkich przesyłek, adresowanych do stacyj odcinków: Nasielsk—Sierpc, Siedlce—Małkinia i Pasieki — Ostrołęka. Przyjęcie do przewozu przesyłek, którym droga wypada przez odcinek Siedlce—Małkinia lub Pasieki — Ostrołęka, zostało uzależnione od wskazania przez nadawców w listach przewozowych okrężnego kierunku. Przesyłki wojskowe, służbowe, węgiel i żywność stanowią wyjątek i mogą być nadawane do wymienionych stacyj.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

5) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Bieńczyce — Kocmyrzów linji Kraków—Kocmyrzów.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie zarządziła z dniem 18 lutego 1929 r., aż do odwołania, ponowne wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinku Bieńczyce—Kocmyrzów linji Kraków—Kocmyrzów, przerwanego 16 lutego 1929 r. i wznowionego 17 lutego 1929 r.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

6) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Czarnków (wyłącznie) — Ujście linji Drawski Młyn—Bzowo Goraj.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zarządziła z dniem 18 lutego 1929 roku, aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinku Czarnków (wyłącznie) — Ujście linji Drawski Młyn — Bzowo Goraj.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

---

7) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na kolejach wąskotorowych: Zwierzyniec—Biłgoraj i Nałęczów—Opole z odgałęzieniem Karczmiska—Rybaki.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu zarządziła z dniem 16 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na kolejach wąskotorowych: Zwierzyniec—Biłgoraj i Nałęczów— Opole z odgałęzieniem Karczmiska—Rybaki.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

---

8 W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinkach Lublin—Łuków i Sarny — Równe.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu zarządziła z dniem 16 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinkach Lublin — Łuków i Sarny — Równe.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

---

9) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Bąkowiec—Wysokie Koło.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu zarządziła z dniem 17 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinku Bąkowiec—Wysokie Koło.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

N. IV/2739/13.

---

10) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na linjach: Chełmno—Unisław, Tuchola—Koronowo, Pruszcz Bagienica—Więcbork— Dorotowo i ruchu towarowego na linji Chojnice—Nakło nad Notecią.

Z powodu trudności ruchowych, spowodowanych zamiecią śnieżną, Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zarządziła z dniem 18 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na linjach: Chełmno—Unisław, Tuchola—Koronowo, Pruszcz Bagienica—Więcbork—Dorotowo i ruchu towarowego na linji Chojnice — Nakło nad Notecią.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21. lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

---

11) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na linji Gniezno—Sława i na odcinku Mogilno—Orchowo linji Barcin—Mogilno—Orchowo.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Poznaniu zarządziła z dniem 17 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na linji Gniezno—Sława i na odcinku Mogilno—Orchowo linji Barcin—Mogilno— Orchowo.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozcji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 21 lutego 1929 r.

Nr. IV/2739/13.

12) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Pruszcz Bagienica — Terespol Pomorski.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku zarządziła z dniem 21 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinku Pruszcz Bagienica — Terespol Pomorski.

Przesyłki, znajdujące się w drodze, zostały zatrzymane i oddane do dyspozycji nadawców.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 22 lutego 1929 r.

Nr. IV/2810/13.

---

13) W sprawie wstrzymania ogólnego ruchu pociągów na odcinku Rożniatów Krechowice — Stanisławów linji Stryj — Stanisławów.

Z powodu zasp śnieżnych Dyrekcja Kolei Państwowych w Stanisławowie zarządziła z dniem 15 lutego 1929 r., aż do odwołania, wstrzymanie ogólnego ruchu pociągów na odcinku Rożniatów Krechowice — Stanisławów linji Stryj — Stanisławów.

Minister Komunikacji powyższe zarządzenie zatwierdził w dniu 22 lutego 1929 r.

Nr. IV/2810/13.

---

14) W sprawie otwarcia Kopalni Elżbieta jako ładowni węglowej.

Z dniem ogłoszenia otwiera się Kopalnię Elżbieta jako ładownię węglową przy stacji Murcki dworzec tow. Stacją taryfową tej kopalni są Murcki dworzec tow. i od tej stacji oblicza się odległości taryfowe i przewoźne za przesyłki węgla, pochodzące z tej kopalni.

W związku z powyższem uzupełni się odpowiednio „Spis stacyj" i „Wykaz odległości taryfowych" najbliższym dodatkiem do tych podręczników.

Nr. III/15654/28.

---

15) W sprawie zmiany nazw stacyj Jakubówka i Horodenka.

Z dniem 15 marca 1929 r. zmienia się nazwę stacji „Jakubówka" na „Horodenka", a nazwę stacji „Horodenka" na „Horodenka Miasto".

W związku z powyższem przeprowadzi się odpowiednie zmiany w najbliższych dodatkach do „Spisu Stacyj" i „Wykazu odległości taryfowych".

Nr. III/Tb. 2242/29.

---

16) W sprawie przywrócenia na stacji Warszawa Gdańska normalnych opłat składowego.

Wobec zlikwidowania zaległości nieodebranych przesyłek drobnych na stacji Warszawa Gdańska, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie odwołała z dniem 14 lutego 1929 r. zarządzenie swe o podwyższeniu składowego, ogłoszone w obwieszczeniu, zamieszczonem w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1928, Nr. 19, pod pozycją 1).

Nr. IV/2531/13.

---

17) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

Na podstawie § 49 Regulaminu przewozu (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 89, poz. 783) niniejszem obwieszcza się kolejowe kursy walut zagranicznych, według których przelicza się należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), jak również według których przyjmuje się zapłatę w walucie obcej (kursy przyjmowania), mianowicie:

KOLEJOWY KURS WALUT ZAGRANICZNYCH

(Obowiązuje od 28 lutego 1929 r. aż do odwołania).

1. Waluty obce (kursy przeliczenia):

Za 100 marek niemieckich	214,00	zł.
„ „ guldenów gdańskich	174,00	zł.
„ „ koron czeskich	26,70	zł.
„ „ franków szwajcarskich	172,50	zł.
„ „ szylingów austrjackich	126,00	zł.
„ „ pengö węgierskich	156,20	zł.
„ „ lei rumuńskich	5,50	zł.
„ „ lirów włoskich	47,00	zł.
„ „ franków francuskich	35,50	zł.
Za 1 dolar Stanów Zjedn. Am. Półn.	8,90	zł.

2. Kursy złotego polskiego (kursy przyjmowania):

Za 100 złotych	47,50	marek niemieckich
„ „ „	58,00	guldenów gdańskich
„ „ „	379,00	koron czeskich
„ „ „	58,50	franków szwajcarskich
„ „ „	80,00	szylingów austrjackich
„ „ „	1850,00	lei rumuńskich
„ „ „	215,00	lirów włoskich
„ „ „	11,25	dolarów Stanów Zjedn. Am. Półn.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 45361